Deutscher Bundestag **Drucksache 17/4120**

17. Wahlperiode 06. 12. 2010

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Hans-Christian Ströbele, Dr. Valerie Wilms, Lisa Paus, Dorothea Steiner, Bettina Herlitzius, Winfried Hermann, Dr. Anton Hofreiter, Stephan Kühn, Ingrid Nestle, Daniela Wagner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Nachhaltige und ökologische Sanierung des Berliner Landwehrkanals

Der Landwehrkanal in Berlin gehört zum Netz der Bundeswasserstraßen, für deren Verwaltung und Unterhaltung der Bund die Verantwortung trägt. Zuständig ist das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) und dort die Wasser- und Schifffahrtsdirektion (WSD) Ost bzw. das Wasser- und Schifffahrtsamt (WSA) Berlin.

Der Landwehrkanal ist elf Kilometer lang und durchzieht zentrale Lebensräume im Herzen der Stadt Berlin, fünf Bezirke mit 400 000 direkten Anwohnern und 1 400 000 Einwohner in den anliegenden Bezirken.

Seine besondere Bedeutung hat er sowohl als Grünzug mit zum Teil üppiger Ufervegetation und zahlreichen alten und wertvollen Bäumen als auch als Ort der Freizeitgestaltung und Erholung der Bevölkerung. Ebenso dient er der Verbesserung des Mikroklimas der Stadt durch seine Funktion als Kalt- und Frischluftschneise.

Er wurde 1850 nach Plänen von Peter Josef Lenné erbaut. 1890 erfolgte die zeitgemäße Umgestaltung mit den bis heute in Teilen noch vorhandenen Uferbauwerken. Der Landwehrkanal ist als Gesamtdenkmal in die Berliner Denkmalliste eingetragen.

In den letzten Jahren wurde der Landwehrkanal ganz überwiegend von Ausflugsdampfern und Motorsportbooten genutzt. Seit 2000 bis 2010 befahren durchschnittlich 8 000 bzw. 5 000 Boote den Kanal. Ihre Größe und insbesondere ihre Antriebe sowie der Gegenverkehr bei enger Fahrtrasse haben zur Unterspülung und Zerstörung der Uferbefestigungen maßgeblich beigetragen.

Im April/Mai 2007 kam es zu einem Abbruch am Maybachufer. Das WSA wollte daraufhin mit einer Sofortmaßnahme über 200 alte Bäume entlang des Kanals fällen, weitere umfangreiche Fällungen sollten später sanierungsbedingt folgen. Dies führte zu massiven Bürgerprotesten, die mit 26 000 Unterschriften unterstützt wurden.

Der breite Widerstand von Bürgerinnen und Bürgern führte zu Verhandlungen und im November 2007 zum Beginn eines Mediationsverfahrens „Zukunft des Landwehrkanals“. An diesem beteiligten sich 25 Institutionen, Anwohner- und Bürgerinitiativen, Reedereien, Senats- und Bezirksverwaltungen, Naturschutzverbände etc. Es wurde das größte derartige Verfahren in Deutschland und dauert bis heute an.

Mit der Sanierung des Landwehrkanals war der Deutsche Bundestag bereits mehrfach befasst, 2007 und 2008 im Rahmen von Kleinen Anfragen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und 2009 im Rahmen eines Petitionsverfahrens.

Nach Erfolgen wie dem Einsatz eines weisungsbefugten Bauleiters, Baumschutz, der Erarbeitung eines Kriterienkataloges für die Sanierung, Durchführung einer Umweltverträglichkeitsuntersuchung und Erprobung der Verspundungstechnologie „Crush Piler“ kam das Mediationsverfahren im Frühjahr/Sommer 2010 unerwartet zum Stillstand. Bis heute wurde das Mediationsverfahren nicht wieder aufgenommen.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. a) Welche baulichen Projekte und Unterhaltungsmaßnahmen wurden vom WSA Berlin seit 1990 durchgeführt?

   Unter welchen Bedingungen (Haushaltsmittel, Zeiträume, Personaleinsatz) wurden sie durchgeführt?

   b) Inwiefern unterscheiden sich Unterhaltungsmaßnahmen bei der Durchführung von anderen baulichen Projekten?

2. a) Welche Projekte sind im Bereich des WSA Berlin in Planung?

   b) Wie weit sind diese Projekte im Planungs- und Umsetzungsstadium?

   c) Welche Haushaltsmittel wurden dafür bereitgestellt bzw. schon eingesetzt?

3. a) Wie haben sich seit 1990 die Personalkapazitäten im Wasser- und Schifffahrtsamt Berlin verändert?

   b) Welche Qualifizierungsmaßnahmen wurden von wem durchgeführt?

   c) In welcher Höhe wurden dafür Haushaltsmittel eingesetzt?

4. Welche Evaluationen und Reformen von Verwaltungsstrukturen wurden innerhalb des WSA Berlin seit 1990 durchgeführt?

5. Sind zukünftige Veränderungen bei Personal und Aufgabendefinition geplant?

6. Was ist die Struktur, das Budget und die Reichweite der Entscheidungskompetenzen der „Arbeitsgruppe Landwehrkanal“?

7. Welche Haushaltsmittel stehen für die Sanierung, die Untersuchungen und vorbereitenden Planungen und den Unterhalt des Landwehrkanals in diesem und den kommenden Jahren zur Verfügung?

8. Inwiefern wird die durch die damalige Parlamentarische Staatssekretärin beim Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Karin Roth, im Schreiben vom 9. Juni 2009 enthaltene Zusicherung, für die Sanierung ausreichend Mittel aus dem Bundeshaushalt bereitzustellen, umgesetzt?

9. Wann werden die Sanierungsarbeiten fortgesetzt, und in welchen Phasen/Abschnitten und in welchem Zeitraum sollen sie stattfinden?

10. Ist es zutreffend, dass mindestens 20 Jahre Baudurchführung veranschlagt werden, obwohl das Verfahren nach dem G.R.P.-System mit glasfaserverstärktem Kunststoff der Firma Geyken aus Japan die Bauzeit bei laufendem Schiffsverkehr auf ein Drittel reduzieren würde?

11. Welche Gründe sprechen gegen eine Verkürzung der Bauzeit durch die genannte Methode oder andere Optionen, die eine zeitliche Reduktion her-

beiführen und die Anliegerbevölkerung, die Erholungssuchenden als auch die Steuerzahler geringer belasten?

12. Befürwortet die WSV weiterhin ein Planfeststellungsverfahren, und wenn ja, aus welchen Gründen?

13. Ist beabsichtigt, wie vom Mediationsforum beschlossen, ein Ingenieursgutachten zur Machbarkeit einzelner Bauvarianten aus der „Methodenfamilie“ mit Kostenschätzung am Beispiel realer Abschnitte unterschiedlicher Schwierigkeitsgrade repräsentativ für den gesamten Landwehrkanal vorzulegen?

    Wenn ja, bis wann soll dieses Gutachten vorliegen?

    Wenn nein, aus welchen Gründen wird von der Erstellung eines solchen abgesehen?

14. Warum hat das zuständige Bundesministerium die im Juni 2010 zugesagte Ingenieurleistung zur Machbarkeitsstudie wieder zurückgenommen?

15. Wie werden bei der Sanierung des Landwehrkanals stadtökologische Fragen und die begleitende Infrastruktur (Ufer- und Radwege, Einstiegsstellen für muskelbetriebene Boote, Anlege- und Liegestellen für Boote mit alternativen Antriebsarten) berücksichtigt?

16. Welche konkrete Förderung und Unterstützung erfährt die zwischen dem Berliner Senat, den betroffenen Bezirken und den Anwohnern durchgeführte Mediation durch die Bundesregierung?

17. a) Welche Vereinbarungen wurden mit den Bürgerinnen und Bürgern bzw. den im Forum Beteiligten im Rahmen des „Mediationsverfahrens Landwehrkanal“ getroffen?

    b) Welche Verbindlichkeit haben diese, insbesondere im Hinblick auf das im Mai 2011 in Kraft tretende Mediationsgesetz?

18. a) Welche Fördermöglichkeiten und Finanzierungsmodelle für eine nachhaltige und ökologische Gestaltung des Ufergeländes wurden vom BMVBS in Betracht gezogen?

    b) Mit wem wurden Gespräche geführt?

    c) Gibt es bereits Vereinbarungen, und wenn ja, welchen Inhalts?

19. Besteht die Absicht, die Nutzungsverträge für den Landwehrkanal zu überprüfen und gegebenenfalls zu modifizieren, um den Verkehr von Fahrgastschiffen aller Art neu zu regulieren und auf ein für den Erhalt des Kanals verträgliches Maß zu beschränken?

20. a) Wie werden die bisherigen Erfahrungen mit innovativen Baumethoden wie dem Crush-Piler-System aus Japan, für kostengünstiges, schnelles und lärmarmes Sanieren bei sehr hartem Baugrund (wie im Kanal weitgehend vorhanden) auf der Teststrecke bewertet?

    b) Gab es kritische Positionen?

    c) Wann wird ein Auswertungsbericht dieses Verfahrens vorliegen, und warum wurde dieser bisher noch nicht vorgelegt?

21. Ist die Erprobung neuer Technologien zur Sanierung abgeschlossen?

22. a) Sind weitere Erprobungen innovativer Technologien dieser japanischen Firma – wie z. B. zum platzsparenden Einbringen von Stahlspundwänden durch deren G.R.P.-System – auf weiteren Teststrecken etwa am Corneliusufer geplant?

    b) Gegebenenfalls in welchem Zeitraum?

23. a) Inwiefern trifft es zu, dass seitens des Bundesministeriums eine Sanierungsvariante favorisiert wird, bei der die vorhandene, als Baudenkmal zu schützende Ufermauer, hinter einer neuen Mauer mit Fußsicherung bei gleichzeitiger Verengung des Kanals verdeckt würde bzw. bei der nur eine Spundwand wie am Schiffbauerdamm zur temporären Stabilisierung eingebracht werden würde und keine Sanierung im eigentlichen Sinne stattfindet?

    b) Wie werden diese Lösungen in Bezug auf die ökologischen Anforderungen an die Sanierung bewertet?

24. a) Wie wird das zuständige Bundesministerium zukünftig Bürgerinnen und Bürger bei Planungen einbinden?

    b) Inwieweit fließen dabei die Erfahrungen des Mediationsverfahrens „Zukunft des Landwehrkanals“ ein?

    c) Wie werden innerhalb der WSV Erfahrungen mit Verfahren der Bürgerbeteiligung im Allgemeinen und Mediationsverfahren im Besonderen ausgetauscht, und sollen bei zukünftigen Projekten Bürgerbeteiligungsverfahren schon in frühen Phasen der Planungen stärker eingesetzt werden?

25. Wie wird zukünftig Transparenz gegenüber der Öffentlichkeit bei Planung und Umsetzung von Bauverfahren an Bundeswasserstraßen rechtzeitig und begleitend sichergestellt?

Berlin, den 6. Dezember 2010

Renate Künast, Jürgen Trittin und Fraktion

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333